

---

**HUBUNGAN ANTARA UMUR, TINGKAT PENDIDIKAN, PENGETAHUAN, SIKAP  
TERHADAP PRAKTIK *SAFETY RIDING AWARENESS* PADA PENGENDARA  
OJEK SEPEDA MOTOR  
DI KECAMATAN BANYUMANIK**

*Artikel Ilmiah*

**RADITYA ARIWIBOWO**

*\*)Alumnus FKM \*\*) Dosen Bagian Keselamatan Dan Kesehatan Kerja  
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT UNIVERSITAS DIPONEGORO  
Jalan Prof. Soedarto, SH. Tembalang, Semarang  
Email: [radityaariwibowo201@gmail.com](mailto:radityaariwibowo201@gmail.com)*

**ABSTRACT**

Safety riding awareness is the awareness about how to drive that promotes safety by driving with the proper driving techniques, understand and follow traffic rules. Motorcycle taxi job is a job that requires skill, balance, power and concentration in riding a motorcycle, but it means the safety and completeness of the motorcycle is a critical component in the drive to create safety and prevent accidents driving. The aim of this research is analyzed correlation between age, level of education, knowledge, attitude against safety riding awareness practices on the motorcycle taxi riders. This was an explanatory research with cross sectional approach. The subject of this research is the motorcycle taxi riders as much as 46 people respondents. The result showed that the majority of respondents was old (74%), while education levels of sustained ( 70 % ), respondents with knowledge safety riding less worth ( 56.5 % ), respondents in a attitude of safety riding less worth ( 60,8 % ), and respondents with safety riding practice less worth ( 56.5 % ). Based on chi square analysis obtained age ( $p$ -value =0,514), level of education ( $p$ -value =0,014), knowledge ( $p$ -value =0,024), attitude ( $p$ -value =0,001). The conclusions of this study is there is a correlation between the level of education, knowledge, attitude and safety riding awareness practice, while the variable age is not a meaningful correlation with the discovery of the safety riding awareness practice.

**Keywords :** age, level of education, knowledge, attitude, safety riding practices  
**Bibliographies :** 34, (1975-2010)

## PENDAHULUAN

Era globalisasi menuntut masyarakat modern untuk mempunyai mobilitas yang tinggi. Mobilitas yang tinggi tersebut mendorong tingginya kepadatan lalu lintas, baik barang maupun manusia di seluruh dunia. Melihat perkembangan yang ada dari kepadatan lalu lintas tersebut, semakin banyak ditemukan fakta yang menunjukkan bahwa jalan raya justru menjadi ladang pembunuhan manusia modern<sup>1</sup>.

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah<sup>2</sup>.

Dari semua kendaraan yang melintas di jalan raya, kendaraan bermotor dua atau sepeda motor mempunyai risiko yang tinggi dalam menyumbang kejadian kecelakaan lalu lintas. Cedera tak disengaja akibat kecelakaan kendaraan bermotor lebih banyak menyebabkan kematian dibandingkan dengan tipe cedera yang lainnya. Jumlah kecelakaan lalu lintas akibat dari kendaraan bermotor dengan jenis kendaraan sepeda motor mengalami kenaikan dari tahun ketahun daripada jenis kendaraan lainnya

seperti mobil penumpang, bus, mobil truk<sup>3</sup>.

Mengingat banyaknya korban jiwa dan besarnya kerugian ekonomi dan sosial yang ditimbulkan oleh kecelakaan jalan, maka mendesak perlu dibangun budaya keselamatan jalan (road safety culture) di Indonesia. Berbagai program dan upaya sosialisasi telah dilakukan untuk mengurangi tingginya angka kecelakaan, salah satu upaya tersebut adalah pengenalan safety riding. Tingginya angka kecelakaan sepeda motor sebagian besar juga melibatkan kendaraan lain yaitu mobil, yang artinya juga dalam 76% kecelakaan sepeda motor sebagian juga melibatkan mobil, bahkan tidak jarang menjadi pihak yang dirugikan<sup>4</sup>.

Menurut data dari Satlantas Polwiltabes Kota Semarang sepanjang 2011 terdapat 19.839 kejadian kecelakaan lalu lintas atau naik dibandingkan tahun 2010, sebanyak 4.482 orang meninggal, 2.587 orang luka berat, dan 25.172 orang luka ringan. Laporan itu juga menunjukkan, korban meninggal dunia adalah pekerja atau umur produktif, yakni karyawan/wiraswasta sebanyak 20.758, mahasiswa/pelajar 5.252 orang, serta profesi lain-lain sebanyak 1.625 orang. Kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah sepeda motor 23.216, mobil barang 3.491 unit, serta mobil penumpang 2.495 unit<sup>5</sup>.

Selain sarana transportasi formal saat ini banyak juga terdapat sarana transportasi informal seperti ojek sepeda motor, ojek sepeda motor sering dimanfaatkan karena dapat cepat

mengantar penumpang sampai ke tujuan dengan biaya yang terjangkau, namun seiring dengan maraknya sarana ojek yang tidak diimbangi dengan sarana keselamatan yang mendukung seperti yang telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No : 22 tahun 2009 seperti penggunaan helm bagi pengendara dan penumpang (sesuai BAB VII Bagian Keempat pasal 57 ayat 2), begitu juga dengan sarana perlengkapan yang lain seperti pemakaian kaca spion yang sesuai standar (sesuai BAB VII Bagian Kedua pasal 48 Ayat 2 huruf a), kelengkapan SIM dan STNK (sesuai BAB VIII Paragraf 3 pasal 80 huruf d) dan juga kelengkapan sepeda motor dan atribut pengendara sesuai standar (sesuai BAB VII Bagian Keempat tentang perlengkapan kendaraan bermotor).

Survey awal dilaksanakan di 5 (lima) pangkalan ojek di wilayah kecamatan Banyumanik, hal ini didasari karena di wilayah tersebut kondisi lalu lintas kendaraan cenderung padat setiap harinya. Pengendara ojek di Wilayah Kecamatan Banyumanik bekerja dari pukul 05.00 sampai pukul 23.00 dengan jam kerja dan jam istirahat yang tidak tentu. Berdasarkan survey awal dengan menggunakan Checklist yang dilakukan peneliti kepada 10 responden terdapat sebanyak 40% pengendara yang tidak memakai helm, sebanyak 70% pengendara yang tidak menyediakan helm bagi penumpang, 50% pengendara memakai sandal, 80% pengendara tidak memakai sarung tangan, 20% pengendara tidak memakai jaket, dan sebanyak 10% pengendara tidak memakai spion. Selain itu berdasarkan hasil pengamatan peneliti didapatkan pengendara yang menggunakan

telepon seluler saat berkendara, menikung dengan kecepatan tinggi, dan melanggar marka jalan.

Pekerjaan ojek sepeda motor merupakan pekerjaan yang memerlukan keahlian, keseimbangan, tenaga dan konsentrasi di dalam mengendarai sepeda motor, selain itu sarana keselamatan dan kelengkapan sepeda motor merupakan komponen penting di dalam berkendara agar tercipta keselamatan dan mencegah kecelakaan berkendara. Dengan kondisi lalu lintas yang padat pengendara ojek dituntut untuk cepat sampai tujuan dengan selamat, namun berdasarkan hasil survey awal peneliti masih banyak pengendara ojek sepeda motor yang belum memperhatikan aspek keselamatan didalam berkendara dari mulai kelengkapan sepeda motor, yang telah diatur melalui Undang-Undang Republik Indonesia No: 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan permasalahannya, hal ini dapat berpotensi untuk terjadinya kecelakaan didalam berkendara.

Selain dari aspek kelengkapan sepeda motor, pengetahuan dan sikap dalam berkendara juga sangat dibutuhkan karena banyak pengendara ojek yang mengalami Near miss (hampir celaka) ataupun Accident (kecelakaan), dari 10 pengendara ojek 70% diantaranya pernah mengalami Accident dan 90% dari accident tersebut didahului dengan terjadinya near miss. Hal tersebut disebabkan karena tindakan pengendara ojek sepeda motor yang tidak aman (unsafe act) dan juga kondisi yang tidak aman (unsafe condition). Memperhatikan besarnya potensi dan angka kejadian kecelakaan yang ditimbulkan oleh sepeda motor, maka perlu adanya pencegahan yaitu

dengan menerapkan *safety riding awareness* atau kesadaran berkendara yang aman bagi pengendara ojek sepeda motor.

## **MATERI DAN METODE**

### **Karakteristik individu**

Umur mempunyai pengaruh penting terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Orang yang berumur muda lebih sering terlibat dalam suatu kecelakaan lalu lintas, baik sebagai pejalan kaki maupun pengemudi dibandingkan orang yang berumur lanjut atau lebih tua<sup>6</sup>.

Tingkat pendidikan sangat berpengaruh terhadap program peningkatan pengetahuan secara langsung dan secara tidak langsung terhadap perilaku. Pada umumnya pekerja yang berpendidikan rendah mempunyai ciri sulit untuk diajak bekerja sama dan kurang terbuka terhadap pembaharuan<sup>7</sup>.

Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang (*over behavior*). Karena dari pengalaman dan penelitian ternyata perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan<sup>8</sup>.

Sikap merupakan perasaan yang lebih tepat ditunjukkan terhadap sesuatu objek yang melekat kedalam struktur sikap yaitu evaluasi dalam dimensi baik dan buruk<sup>9</sup>.

### ***Safety riding***

Definisi *Safety riding* adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety*

*riding* merupakan dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety riding* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara<sup>10</sup>.

Implementasi dari pengertian di atas yaitu bahwa disaat kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Walaupun terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun dari dalam hati dan bertekad untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada *Safety riding*. Bila dasar pemikiran *Safety riding* (*Safety Minded*) telah masing-masing dimiliki, maka dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *Safety riding* dapat kita terapkan dimulai dari diri sendiri dan memulainya dari hal-hal yang kecil<sup>11</sup>.

Penelitian ini merupakan *explanatory research* (penelitian penjelasan) karena ingin mengetahui hubungan antara umur, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap terhadap praktik *safety riding awareness* pada pengendara ojek sepeda motor. Metode yang digunakan adalah metode survei dengan pendekatan *cross sectional* yang pada pengumpulan data baik untuk variabel bebas maupun variabel terikat dilakukan secara bersama-sama atau sekaligus<sup>12</sup>.

Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara ojek resmi (memiliki

kartu anggota) di 5 paguyuban sejumlah 46 orang. Dalam penelitian ini sampel yang digunakan yaitu menggunakan *total sampling*. Dikatakan *total* (menyeluruh) karena pengambilan anggota sampel dari populasi dilakukan secara menyeluruh dari total populasi<sup>13</sup>.

Intrumen penelitian menggunakan lembar kuesioner dan lembar observasi

Uji statistik dilakukan menggunakan *software* SPSS 17.0 for windows. Uji hubungan dilakukan menggunakan uji *Chi square*.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Gambaran Karakteristik Responden

Tabel 1 Karakteristik Responden (Ojek) di Kecamatan Banyumanik Tahun 2012

No	Umur	Frekuensi	%
1	Muda (< 30)	12	26
2	Tua (≥ 30)	34	74
Pendidikan		Frekuensi	%
1	Tidak Berkelanjutan (Tidaksekolah, Tamat SD)	14	30
2	Berkelanjutan (Tamat SMP,SMA,PT)	32	70
Pengetahuan		Frekuensi	%
1	Kurang	26	56,5
2	Baik	20	43,5
Sikap		Frekuensi	%
1	Kurang	28	60,8
2	Baik	18	39,2
Praktik		Frekuensi	%
1	Kurang	26	56,5
2	Baik	20	43,5

### Analisis Hubungan Umur Responden Terhadap Praktik *Safety Riding*

Berdasarkan hasil uji *Chi square* nilai signifikansi (*p-value*) kedua variabel tersebut sebesar 0,514, karena

nilai signifikansi tersebut diatas 0,05, ini berarti tidak ada hubungan antara umur terhadap praktik *safety riding*.

Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa umur seseorang dapat mempengaruhi seseorang dalam berperilaku berkendara yang aman, seharusnya responden yang sebagian besar berumur diatas 30 tahun (tua) lebih matang dan lebih terampil dalam berperilaku daripada responden yang berumur dibawah 30 tahun (muda)<sup>14</sup>.

Hal ini dikarenakan walaupun umur merupakan faktor yang mempermudah seseorang dalam teori perubahan perilaku namun masih banyak faktor lain yang mungkin dapat menghambat perubahan perilaku tersebut seperti tingkat pendidikan yang mempengaruhi seseorang dalam menerima perubahan perilaku tersebut selain dari tingkat pendidikan pada umur tua juga cenderung kurang memperhatikan resiko dan potensi kecelakaan karena merasa lebih berpengalaman dan sudah terbiasa dalam melakukan pekerjaan tersebut.

Dalam penelitian Dian<sup>14</sup> menyatakan adanya hubungan yang bermakna antara umur dengan praktik *safety riding*, berbeda dengan penelitian tersebut hal ini mungkin dikarenakan karena pengendara ojek yang memiliki umur tua mayoritas memiliki tingkat pendidikan yang tidak berkelanjutan, sedangkan tingkat pendidikan merupakan faktor yang mempengaruhi seseorang dalam menerima suatu perubahan perilaku.

### Analisis Hubungan Tingkat Pendidikan Responden Terhadap Praktik *Safety Riding*

Dari hasil analisis didapatkan nilai signifikansi (*p-value*) dari kedua

variabel tersebut adalah 0,014. Dari nilai signifikansi yang kurang dari 0,05 maka bisa disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara tingkat pendidikan terhadap praktik *safety riding*.

Menurut teori Notoatmodjo bahwa pendidikan adalah proses seseorang mengembangkan kemampuan, sikap, dan bentuk-bentuk tingkah laku lainnya dalam masyarakat tempat ia hidup, proses sosial yakni orang dihadapkan pada pengaruh lingkungan yang terpilih dan terkontrol, sehingga dia dapat memperoleh atau mengalami perkembangan kemampuan sosial dan kemampuan individu yang optimal<sup>8</sup>.

Hasil penelitian ini sesuai dengan teori yang menyebutkan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka semakin baik pula pola pikirnya dalam mencerna informasi-informasi yang dapat mendasari pola perilaku orang tersebut<sup>8</sup>. Praktik *safety riding* merupakan suatu perilaku berkendara dengan aman dimana dalam berperilaku tersebut dibutuhkan pengetahuan tentang *safety riding* tersebut sedangkan pengetahuan didasari dengan pola pikir yang baik, walaupun tingkat pendidikan bukan merupakan satu-satunya faktor yang mendukung pola pikir seseorang namun dengan tingginya tingkat pendidikan seseorang maka seseorang tersebut cenderung lebih mudah menerima perubahan yang bersifat baik sedangkan seseorang yang tidak memiliki dasar tingkat pendidikan yang berkelanjutan akan bersifat tertutup dan sulit untuk menerima perubahan perilaku tersebut.

#### **Analisis Hubungan Pengetahuan Responden Terhadap Praktik *Safety Riding*.**

Nilai signifikansi (p-value) sebesar 0,024. Nilai signifikansi yang kurang dari 0,05 menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan terhadap praktik *safety riding*.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian Nani<sup>15</sup> yang menyebutkan bahwa pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang dia ambil baik atau salah sehingga seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas maka akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan dan pengetahuan tersebut membuat perilaku yang seseorang lakukan bersifat langgeng atau berkelanjutan.

#### **Analisis Hubungan Sikap Responden Terhadap Praktik *Safety Riding*.**

Dari hasil uji statistik yang menyatakan bahwa nilai signifikansi (p-value) dari variabel sikap terhadap praktik *safety riding* didapatkan hasil sebesar 0,001. Nilai signifikansi yang kurang dari 0,05 menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara kedua variabel tersebut.

Hasil penelitian ini sesuai dengan pendapat Notoatmodjo<sup>8</sup> yang menyebutkan bahwa praktik seseorang didasari oleh adanya persepsi yang memunculkan suatu tindakan nyata atau sikap seseorang dalam berperilaku, baik atau buruk sikap seseorang bisa dipengaruhi oleh seberapa besar tingkat pengetahuan seseorang. Oleh karena itu maka suatu sikap atau tindakan yang baik sangat diperlukan dalam praktik *safety riding* karena didalam berkendara yang aman dibutuhkan suatu respon yang cepat



dan tepat sehingga pengendara bisa lebih tanggap akan lingkungan sekitar dan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

## KESIMPULAN

1. Sebagian besar responden adalah berumur tua (74 %).  
Persentase pengendara ojek yang memiliki tingkat pendidikan berkelanjutan sebesar (70 %).  
Persentase pengendara ojek sepeda motor yang memiliki pengetahuan safety riding yang kurang sebesar 56,5 %.  
Persentase pengendara ojek sepeda motor yang memiliki sikap safety riding yang kurang sebesar 60,8 %.  
Persentase pengendara ojek sepeda motor yang memiliki praktik safety riding yang baik sebesar 56,5 %.
2. Tidak ada hubungan umur dengan praktik safety riding pada pengendara ojek sepeda motor (p-value = 0,514)
3. Ada hubungan tingkat pendidikan dengan praktik safety riding pada pengendara ojek sepeda motor (p-value = 0,014)
4. Ada hubungan pengetahuan dengan praktik safety riding pada pengendara ojek sepeda motor (p-value = 0,024)
5. Ada hubungan sikap dengan praktik safety riding pada pengendara ojek sepeda motor (p-value = 0,001)

## DAFTAR PUSTAKA

1. Sutawi. *Membangun Budaya Keselamatan Jalan*. Jurnal Penelitian. 2006.
2. Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009. *Tentang Lalu Lintas dan Permasalahannya*.
3. Mc. Kenzie, Robert R. Pinger, Jerome E. Kotecki. *Kesehatan Masyarakat Suatu Pengantar*. Jakarta : Buku Kedokteran ECG. 2007.
4. Lim, sammara. *Safety Driving Guidance* . Bogor: Buku Pedoman Keselamatan Berkendara. 2009
5. *Angka Kecelakaan Lalu Lintas Kota Semarang* . Kompas. Com diunduh tanggal 11 april 2012.
6. NHTSA's National Centre for Statistic and Analysis. *Technology Application For Traffic Safety Program* : A Premier. Washington DC : US Departemen of Transportation.2009. Diunduh dari [www.nhtsa.gov](http://www.nhtsa.gov).Diakses tanggal 2 Mei 2012.
7. Ditjen Perhubungan Darat.*Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*.Jakarta : Departemen Perhubungan RI.2006.
8. Notoatmojo, soekidjo. *Pengantar Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku Kesehatan*. Yogyakarta: Andi offset. 2003.
9. Sugiono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R & D*. Bandung: Alfabeta. 2008.
10. Dinas perhubungan RI. *Data direktorat jendral perhubungan darat direktorat lalu lintas dan angkutan jalan subdit keselamatan LLAJ*. Pekalongan. 2005.
11. *Definisi dan Penjelasan Safety riding*.[www.kompas.com](http://www.kompas.com). Diunduh tanggal 2 Mei 2012.
12. Notoatmojo, S. *Metodologi Penelitian Kesehatan Edisi Revisi*. Jakarta : Rineka Cipta. 2005.

13. Sastroasmoro S, ismael S. *Dasar-Dasar Metodologi Penelitian Klinis*. Jakarta : Sagung Seto. 2002.
14. Rukhfiati, dian. *Hubungan Umur, Pengetahuan, Sikap, Dukungan Keluarga, Dukungan Teman Kerja Dengan Praktik Safety riding pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR)*. Semarang : Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro. 2010.
15. Pudji sundari,nani. *Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Remaja Terhadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas*. Surabaya : Jurnal Penelitian Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga Surabaya. 2009.